

*H. Vandevelde*

# HULP IN NOOD

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ

VOOR VISSERSVAARTUIGEN

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

**ZETEL :**

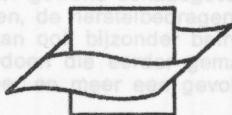
**HENDRIK BAELSKAAL 27, OOSTENDE**  
**TEL. (059) 32 16 89**

## JAARVERSLAG 1978

Dames, Heren,

Alhoewel we in 1978 gespaard bleven van totale verliezen, is het resultaat van dat jaar toch niet zo gunstig als van het voorgaande. De reden is dat de uitgekeerde bedragen voor Eigen Schaden enorm gestegen zijn. Nochtans is een goede statistiek, wat de afwezigheid van totale verliezen betreft, ten zeerste gunstig voor de besprekingen en vaststelling van onze herverzekeringspremievoet, zodat dit wel van belang is voor de resultaten van de volgende jaren, dank zij een eventuele verlaging van de herverzekeringspremievoet.

Het minder gunstig resultaat van 1978 is een rechtstreeks gevolg van de zware particuliere schaden die voor dit jaar meer dan 12 miljoen fr. bedragen, terwijl deze voor 1977 slechts 8.595.929 fr. uitmaakten. Verder komt hier nu bij, dat zelfs voor gewone schadegevallen, door de stijgende kosten van lonen en materialen, de schadekosten elk jaar flink naar omhoog gaan. We vinden het dan ook bijzonder betreurenswaardig dat zich meer en meer schaden voordoen die vermijden of makkelijker zouden kunnen vermeden worden en die meer en meer het gevolg zijn van gebrek aan zorg en onderhoud.



**Vlaams Instituut voor de Zee**  
*Flanders Marine Institute*

Om terug te komen op de totale verliezen van het jaar 1968, dat we voor het eerst in het lange bestaan van Hulp in Nood niet gekonfronteerd werden met een totaal verlies, dat wil zeggen, voor het eerst in het toenmalige negen en twintig jarig bestaan van onze maatschappij geen totale verliezen kenden. Sinds 1968 noteerden we nogmaals een afwezigheid van totale verliezen, onder meer in 1975, 1976 en 1978. Gebeurde het vroeger meer dan eens dat onze totale premie-ontvangst amper voldoende was voor de uitkering van de schade, dat is, dat we niet voldoende hadden, toch, vooral wat onze schadekosten betreft, die toen niet zo laag waren als hierin een gelukkig verschil met de huidige situatie. Het is een ontwikkeling die parallel met de opkomst van de stalen vaartuigen, de vernieuwing der vloot en de betere accommodatie aan boord, waardoor weersgesteutenis kan gecontroleerd om de vissersij te staken of een haven aan te doen.

Onze vissersvloot welke in 1960 tot 1965 een gedeeltelijke vernieuwing kende, wordt nu oud. En de schadekosten, komen in aanmerking toe. Een vernieuwing en een onderhoud van de vloot is van belang voor het eigenbelang er ook over denken. Het was onder meer de reden waarom we deze vernieuwing steunden door de inkomsten van de vloot te verhogen, groter scheepskredieten en de likwidatie van de VOZOR voor te slaan, wier reserves op nuttiger wijze konden aangewend door jonge vissers de gelegenheid te geven ook reder te worden. Dit was een duidelijk gelukkig beslissing van de Hogere Overheid. De vloot werd vernieuwd en toegelaten of minstens vergemakkelijkt heeft tot nieuwbouw over te gaan en aan de jongeren, een schip te kopen. De merklijk betere statistiek van de totale verliezen sinds de laatste 10 jaar heeft uw beheer makkelijker gemaakt, nochtans telkens slechts na vele en moeilijke besprekingen in Londen, in de laatste 10 jaar de herverzekering van onze vloot te laten doen afnemen.

Het verhoogt tevens het vertrouwen en het aanzien van Hulp in Nood op de herverzekeringmarkt. Ware daar niet het spijtig ongeval geweest met de O-288 de „Lans“ in 1974, waardoor onze herverzekeraars met één klap voor meer dan 25 miljoen moesten tussenkomen, dan had het wellicht anders kunnen zijn. Het is een belangrijke gebeurtenis die voordelig is voor de vloot.

# JAARVERSLAG 1978

Alhoewel we in 1978 gespaard bleven van totale verliezen, is het resultaat van dat jaar toch niet zo gunstig als van het voorgaande. De reden is dat de uitgekeerde bedragen voor Eigen Schaden enorm gestegen zijn. Nochtans is een goede statistiek, wat de afwezigheid van totale verliezen betreft, ten eerste gunstig voor de besprekingen en vaststelling van onze herverzekeringspremievoet, zodat dit wel van belang is voor de resultaten van de volgende jaren, dank zij een eventuele verlaging van de herverzekeringspremievoet.

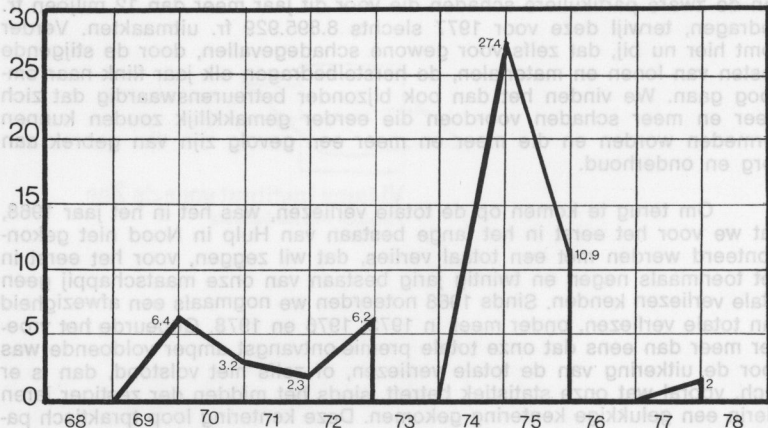
Het minder gunstig resultaat van 1978 is een rechtstreeks gevolg van de zware partikuliere schade die voor dit jaar meer dan 12 miljoen fr. bedragen, terwijl deze voor 1977 slechts 8.895.929 fr. uitmaakten. Verder komt hier nu bij, dat zelfs voor gewone schadegevallen, door de stijgende kosten van lonen en materialen, de herstelbedragen elk jaar flink naar omhoog gaan. We vinden het dan ook bijzonder betreurenswaardig dat zich meer en meer schade voordoet die eerder gemakkelijk zouden kunnen vermeden worden en die meer en meer een gevolg zijn van gebrek aan zorg en onderhoud.

Om terug te komen op de totale verliezen, was het in het jaar 1968, dat we voor het eerst in het lange bestaan van Hulp in Nood niet gekonfronteerd werden met een totaal verlies, dat wil zeggen, voor het eerst in het toenmaals negen en twintig jarig bestaan van onze maatschappij geen totale verliezen kenden. Sinds 1968 noteerden we nogmaals een afwezigheid van totale verliezen, onder meer in 1973, 1976 en 1978. Gebeurde het vroeger meer dan eens dat onze totale premie-ontvangst amper voldoende was voor de uitkering van de totale verliezen, of zelfs niet volstond, dan is er toch, vooral wat onze statistiek betreft, sinds het midden der zestig jaren hierin een gelukkige kentering gekomen. Deze kentering loopt praktisch parallel met de opkomst van de stalen vaartuigen, de vernieuwing der vloot en de betere accommodatie aan boord, waardoor weersgesteldenis kan gecontroleerd om de visserij te staken of een haven aan te doen.

Onze vissersvloot welke in 1960 tot 1965 een gedeeltelijke vernieuwing kende, wordt nu oud. En de schadegevallen nemen in evenredigheid toe. Een vernieuwing en modernisering dringt zich op, wat sommigen uit eigenbelang er ook over denken. Het was onder meer de reden waarom we deze vernieuwing steunden door de instelling voor het verlenen van groter scheepskredieten en de likwidatie van de VOZOR voor te staan, wier reserves op nuttiger wijze konden aangewend door jonge vissers de gelegenheid te geven ook reder te worden. Dit is een duidelijk gelukkige beslissing van de Hogere Overheid geweest, die aan vele van onze leden toegelaten of minstens vergemakkelijkt heeft tot nieuwbouw over te gaan en aan de jongeren, een schip te kopen. De merklijk betere statistiek van de totale verliezen sinds de laatste 10 jaar heeft uw beheerraad het mogelijk gemaakt, nochtans telkens slechts na vele en moeilijke besprekingen te Londen, in de laatste 10 jaar de herverzekeringspremievoet met 30% te doen afnemen. Op een totaal herverzekerd kapitaal van 800 miljoen fr. is dit toch een minderuitgave van 2,4 miljoen. Dit is de reden waarom de afwezigheid van totale verliezen toch van groot belang is voor het beheer van onze maatschappij. Het verhoogt tevens het vertrouwen en het aanzien van Hulp in Nood op de herverzekeringsmarkt. Ware daar niet het spijtig ongeval geweest met de „Lans” in 1974, waardoor onze herverzekeraars met één klap voor meer dan 25 miljoen moesten tussenkomen, dan hadden wij herverzekeringsvoorwaarden kunnen bedingen die nog voordeliger zouden geweest zijn.

## GRAFIEK DER TOTALE VERLIEZEN IN MILJOENEN

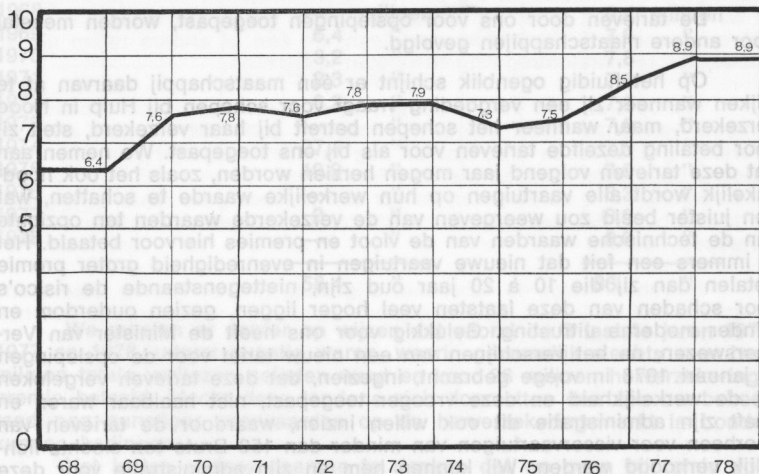
Aan de hand van deze grafiek zien we duidelijk dat de jaren 1968 tot en met 1973 zeer gunstig uitvallen, evenals de laatste drie jaren, die een nog beter resultaat geven. De piek van het jaar 1974 is abnormaal hoog, alhoewel we, met de inschakeling en verzekering van vaartuigen van 30 en meer miljoen, toch een potentieel risico lopen waardoor, bij ongeval met één dezer vaartuigen onze statistiek terug zeer nadelig zou beïnvloed worden.





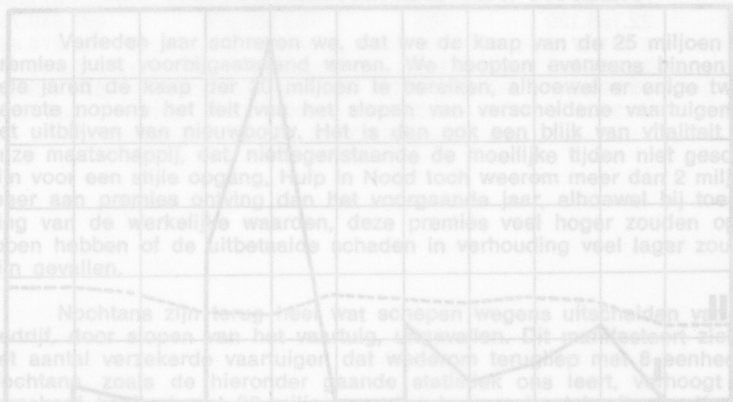
Hieronder volgt de grafiek van de betaalde herverzekeringspremies van 1968 tot en met 1978.

## GRAFIEK DER BETAALDE HERVERZEKERINGSPREMIES IN MILJOENEN



Deze grafiek is natuurlijk minder onderhevig aan schommelingen omdat ons herverzekerd kapitaal jaarlijks slechts geleidelijk verhoogt.

## EN HERVERZEKERDE KAPITALEN



Kruis 1 is de grafiek van de totale verzekeringen die men onderdaan herkent aan de uitdeler 1974 met in dit jaar 27,4 miljoen door de her-

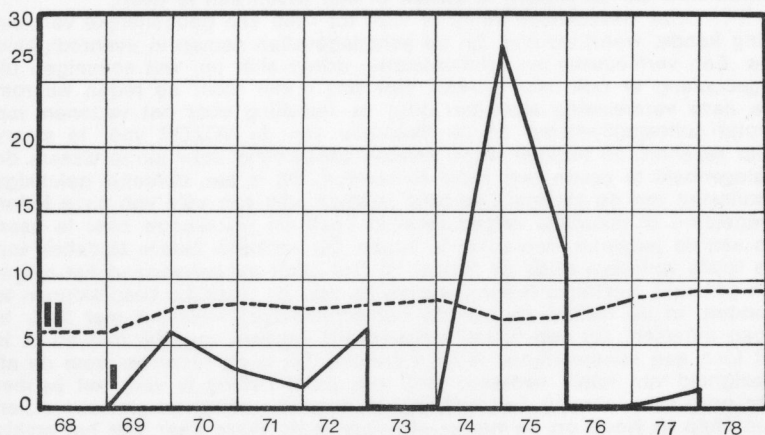
## OPSLEPINGEN

Er dient daarenboven hier aan toegevoegd, dat in de betaling van onze herverzekeringspremie der laatste vier jaar, de premie begrepen is voor de opsleping en eventuele redding van vaartuigen, waar deze premie vroeger uitsluitend droeg over totale verliezen en we de opslepingen voor eigen rekening namen.

De tarieven door ons voor opslepingen toegepast, worden meestal door andere maatschappijen gevolgd.

Op het huidige ogenblik schijnt er één maatschappij daarvan af te wijken wanneer zij een vergoeding vraagt voor schepen bij Hulp in Nood verzekerd, maar wanneer het schepen betreft bij haar verzekerd, stelt zij voor betaling dezelfde tarieven voor als bij ons toegepast. We nemen aan dat deze tarieven volgend jaar mogen herzien worden, zoals het ook noodzakelijk wordt alle vaartuigen op hun werkelijke waarde te schatten, wat een juister beeld zou weergeven van de verzekerde waarden ten opzichte van de technische waarden van de vloot en premies hiervoor betaald. Het is immers een feit dat nieuwe vaartuigen in evenredigheid groter premie betalen dan zij die 10 à 20 jaar oud zijn, niettegenstaande de risico's voor schade van deze laatsten veel hoger liggen, gezien ouderdom en minder moderne uitrusting. Gelukkig voor ons heeft de Minister van Verkeerswezen, na het verschijnen van een nieuw tarief voor de opslepingen in januari 1978 in voege gebracht, ingezien, dat deze tarieven vergeleken bij de werkelijkheid en deze vroeger toegepast, niet haalbaar waren en heeft zijn administratie dit ook willen inzien, waardoor de tarieven van voorheen voor visservaartuigen van minder dan 150 Bruto ton slechts lichtelijk verhoogd werden. Wij kunnen hem en zijn administratie voor deze tegemoetkoming en begrip, slechts danken.

## GRAFIEK VAN TOTALE VERLIEZEN EN HERVERZEKERINGSPREMIES



Kurve I is de grafiek van de totale verliezen die men onmiddellijk herkent aan de uitschieter 1974 met in dit jaar 27,4 miljoen door de herverzekeraars te betalen.

Kurve II is terug deze van de betaalde herverzekeringspremies. Voor een beter overzicht geven we hieronder de respektievelijke cijfers van totale verliezen en herverzekeringspremies nevens elkaar.

Jaar	totale verliezen	herverzekeringspremies
1968	— miljoen	6,4 miljoen
1969	6,4 "	7,6 "
1970	3,2 "	7,8 "
1971	2,3 "	7,6 "
1972	6,2 "	7,8 "
1973	— "	7,9 "
1974	27,4 "	7,3 "
1975	10,9 "	7,5 "
1976	— "	8,3 "
1977	2 "	8,9 "
1978	— "	8,9 "
	58,4 "	86 "

We moeten er echter op wijzen dat vooral de 3 laatste jaren 1976, 1977 en 1978, uiterst gunstig waren, waarin gezamenlijk slechts voor twee miljoen totale verliezen geleden werd en voor 26 miljoen herverzekeringspremie betaald. Mocht deze tendens zich doorzetten dan zou uw beheerraad nog gunstiger voorwaarden op de herverzekeringmarkt in Londen kunnen bedingen.

Het is ten andere daaraan te danken dat we geen bijpremie voor Oorlogsriscio moeten betalen, maar anderen hiervoor 10 ct per honderd moeten te storten.

## PREMIESTATISTIEK, VERZEKERDE EN HERVERZEKERDE KAPITALEN

Verleden jaar schreven we, dat we de kaap van de 25 miljoen aan premies juist voorbijgestevend waren. We hoopten eveneens binnen enkele jaren de kaap der 30 miljoen te bereiken, alhoewel er enige twijfel heerste nopens het feit van het slopen van verscheidene vaartuigen en het uitblijven van nieuwbouw. Het is dan ook een blijk van vitaliteit van onze maatschappij, dat, niettegenstaande de moeilijke tijden niet geschikt zijn voor een stijle opgang, Hulp in Nood toch weerom meer dan 2 miljoen meer aan premies ontving dan het voorgaande jaar, alhoewel bij toepassing van de werkelijke waarden, deze premies veel hoger zouden opgelopen hebben of de uitbetaalde schaden in verhouding veel lager zouden zijn gevallen.

Nochtans zijn terug heel wat schepen wegens uitscheiden van het bedrijf, door slopen van het vaartuig, uitgevallen. Dit manifesteert zich in het aantal verzekerde vaartuigen dat wederom terugliep met 8 eenheden. Nochtans, zoals de hieronder gaande statistiek ons leert, verhoogt het verzekerd kapitaal met 28 miljoen en het herverzekerd kapitaal zelfs met 51 miljoen. Dit vindt vooral een oorzaak in het feit, dat enkele vaartuigen met hoge verzekeringswaarde van een andere verzekeringsmaatschappij overgekomen zijn.

Verleden jaar schreven we eveneens, in een analyse over het dui-

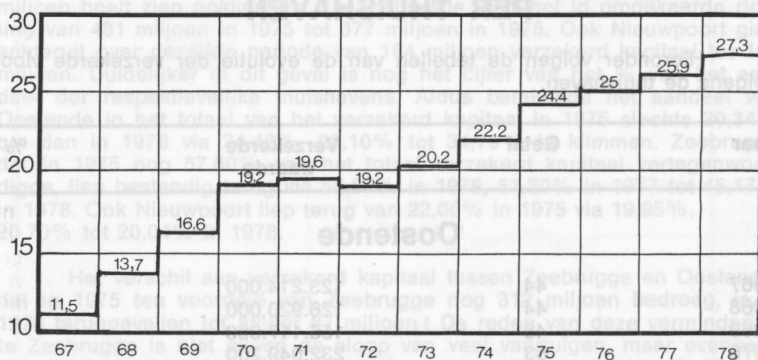
delijk teruglopen van het aantal Belgische vissersvaartuigen, dat er geen aanleiding meer bestaat de Belgische vissersvloot nog te zien verminderen. We schreven toen eveneens, dat er wel oude vaartuigen mogen wegvallen, maar dan om plaats te maken voor nieuwe. We menen dat het jaar 1978 en de vangstmogelijkheden die merkkelijk zijn verbeterd, ons gelijk hebben gegeven. Daarom is het zeker passend, dat we ons mogen verheugen over de aangekondigde bouw van verscheidene moderne en nieuwe vaartuigen. Om niet totaal als een te veronachtzamen bedrijfje aangezien te worden, was dit zeker wel dringend vereist. Het is inderdaad voldoende dat een paar grote IJslandse vaartuigen om één of andere reden uitvalt, om een grote marktontregeling te moeten vaststellen.

We opteren dan ook duidelijk voor een aangepaste en voorzichtige uitbouw van onze visserijvloot. We herhalen zelfs dat we nog altijd de overtuiging toegedaan zijn, dat er nog toekomstmogelijkheden zijn voor modern uitgeruste schepen met een inzetgrage bemanning en dat het van groot belang blijft, de jongeren verder aan te moedigen, zoals de regering en in het bijzonder de minister van Verkeerswezen en zijn ambtenaars het begrepen hebben.

Hieronder volgt de tabel met bijgaande grafiek van de premie-ontvangsten in functie van het aantal eenheden, het verzekerd en het herverzekerd kapitaal.

Jaar	premies	vaartuigen	verzekerd kapitaal	herverzekerd kapitaal
1967	11.518.767	185	431.126.240	—
1968	13.722.415	178	478.760.000	—
1969	16.591.765	187	562.576.000	—
1970	19.173.287	178	626.845.140	577.182.040
1971	19.652.747	179	625.683.000	544.552.400
1972	19.224.297	171	631.664.060	579.197.160
1973	20.198.403	153	679.094.873	623.371.361
1974	22.156.120	165	763.665.880	698.548.736
1975	24.314.716	156	841.904.335	767.275.433
1976	24.918.064	144	832.065.095	759.856.146
1977	25.990.747	135	808.817.220	697.412.820
1978	27.322.730	127	836.715.320	748.675.040

## VERZEKERINGSPREMIES IN MILJOENEN



Het verzekerd kapitaal dat sinds 1975 terugliep van 841 miljoen tot 808 miljoen, is nu terug opgelopen tot 836 miljoen, zonder nochtans de hoogte van 1975 bereikt te hebben voor de redenen hiervoor aangehaald. Tal van schepen zijn niet meer verzekerd voor hun werkelijke waarde. Hebben we goede hoop om binnen een paar jaar ons verzekerd kapitaal tot dicht bij het miljard te brengen met de geplande nieuwbouw, dan menen we toch, dat dit voor 1979 eerder zal gelijk blijven of zelfs lichtjes verminderen door de bedrijfsfaling van een paar rederijen. Het herverzekerd kapitaal is eveneens bijna terug tot het peil van 1975 geklommen. Alleen het premie-inkomen is blijven stijgen, eensdeels wegens een lichte aanpassing van de premievoet voor totaal verlies in 1977 en ook, jammer genoeg, door het feit van de veroudering van onze vloot, waardoor ieder jaar een aantal vaartuigen naar een volgende ouderdomsklasse, met de daaraan verbonden hoger premievoet, overgaan.

Aan nieuwbouw hebben we ook in 1978 geen enkel vaartuig kunnen registreren, niet alleen voor wat Hulp in Nood betreft, maar voor de ganse Belgische vissersvloot. 1979 zal daarin een lichte verbetering brengen om in 1980, jaar van ons veertigjarig bestaan, een modernisering en vernieuwing meer aan bod te zien komen.

## VERGELIJKENDE TABELLEN DER VERZEKERDE VAARTUIGEN PER THUISHAVEN

Hieronder volgen de tabellen van de evolutie der verzekerde vloot volgens de thuishaven.

Jaar	Getal	Verzekerde waarde	%
<b>Oostende</b>			
1967	44	123.214.000	
1968	44	126.920.000	
1969	48	156.117.000	
1970	53	232.049.200	
1971	51	235.400.860	
1972	47	184.384.930	
1973	42	187.330.353	
1974	40	176.804.020	
1975	39	169.897.820	20,34
1976	39	203.664.220	24,48
1977	38	227.328.720	28,10
1978	42	291.142.420	34,79
<b>Zeebrugge</b>			
1967	95	243.285.240	
1968	87	269.487.000	
1969	92	301.418.000	
1970	84	297.174.940	
1971	88	296.743.360	
1972	83	335.279.130	
1973	75	362.199.870	
1974	86	421.262.810	
1975	82	481.127.895	57,60
1976	75	462.414.055	55,57
1977	69	414.023.380	51,20
1978	59	377.947.900	45,17
<b>Nieuwpoort</b>			
1967	46	64.627.000	
1968	47	82.353.000	
1969	47	104.773.000	
1970	41	97.621.000	
1971	40	93.538.780	
1972	41	111.744.180	
1973	34	114.542.100	
1974	37	150.576.500	
1975	33	184.169.520	22,06
1976	30	165.986.820	19,95
1977	28	167.464.120	20,70
1978	26	167.625.000	20,04



Een vergelijking tussen de drie havens leert ons dat Oostende, voor wat de vloot van Hulp in Nood betreft, na een dieptepunt bereikt te hebben in 1975, in drie jaar tijd het verzekerd kapitaal van 169 miljoen tot 291 miljoen heeft zien opklimmen. Te Zeebrugge ging het in omgekeerde richting van 481 miljoen in 1975 tot 377 miljoen in 1978. Ook Nieuwpoort ging achteruit over dezelfde periode van 184 miljoen verzekerd kapitaal tot 167 miljoen. Duidelijker in dit geval is nog het cijfer van het % van het aandeel der respectievelijke thuishavens. Aldus betekende het aandeel van Oostende in het totaal van het verzekerd kapitaal in 1975 slechts 20,34% om dan in 1978 via 24,48%, 28,10% tot 34,79% te klimmen. Zeebrugge dat in 1975 nog 57,60% van het totaal verzekerd kapitaal vertegenwoordigde, liep bestendig terug via 55,57% in 1976, 51,20% in 1977 tot 45,17% in 1978. Ook Nieuwpoort liep terug van 22,06% in 1975 via 19,95%, 20,70% tot 20,04% in 1978.

Het verschil aan verzekerd kapitaal tussen Zeebrugge en Oostende, dat in 1975 ten voordele van Zeebrugge nog 312 miljoen bedroeg, is in 1978 teruggevallen tot amper 87 miljoen! De reden van deze vermindering te Zeebrugge is niet alleen de sloop van veel vaartuigen, maar eveneens de niet heraanpassing van de verzekerde waarden aan de werkelijkheid. Van Nieuwpoort mogen we ten slotte toch schrijven, dat het aandeel in het totaal verzekerd kapitaal voor deze haven praktisch gelijk bleef. Ook hier werden de verzekerde waarden aan de werkelijke niet aangepast.

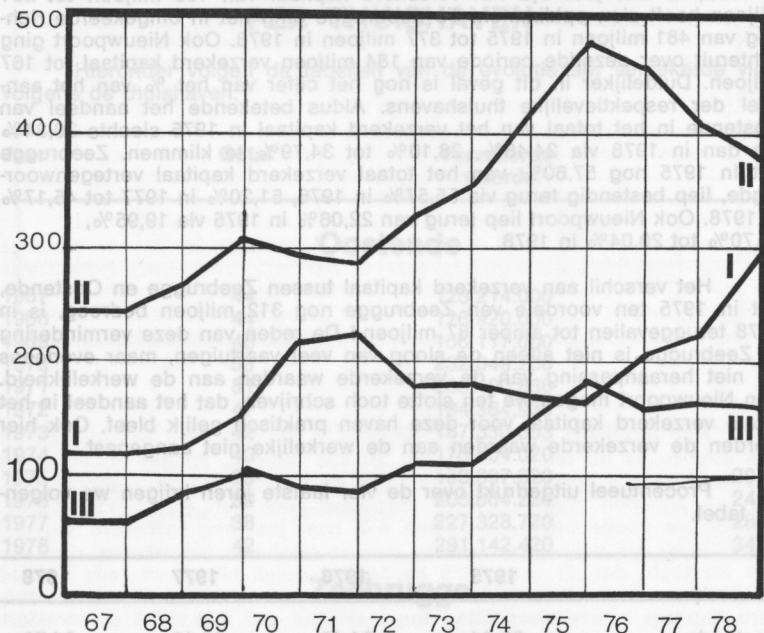
Procentueel uitgedrukt over de vier laatste jaren krijgen we volgende tabel.

	1975	1976	1977	1978
Oostende	20,34	24,48	28,10	34,79
Zeebrugge	57,60	55,57	51,20	45,17
Nieuwpoort	22,06	19,95	20,70	20,04
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Aan de hand van de drie kurven voor de respectievelijke havens, zien we duidelijk, dat de verzekerde kapitalen van onze vloot te Zeebrugge en Oostende naar elkaar toegroeien. Dit kan in de komende jaren, ofwel bestendigen ofwel omgekeerd terug uit elkaar groeien naar gelang de nieuwbouw onze vloot komt vervoegen en naar gelang de thuishaven van deze geprogrammeerde nieuwbouw voor zijn rekening neemt, wat op het huidige ogenblik niet te voorzien is.

Oostende is in elk geval van ver terug gekomen. Inderdaad werd zelfs in 1975, Oostende de loef afgestoken door het kleine Nieuwpoort, dat toen 184 miljoen verzekerd kapitaal totaliseerde tegen 170 miljoen voor Oostende! Vanaf 1975 kende Oostende echter een steile opgang, terwijl Nieuwpoort licht achteruit ging om dan ter plaatse te blijven en Zeebrugge een manifeste vermindering aan verzekerd kapitaal kende van meer dan 100 miljoen.

## GRAFIEK DER VERZEKERDE KAPITALEN DER DRIE HAVENS IN MILJOENEN



## TABELLEN DER GEMIDDELDE VERZEKERDE WAARDE PER EENHEID

We stellen terug vast, dat de gemiddelde verzekerde waarde per eenheid van onze vloot gevoelig opliep. Dit is een tendens die we elk jaar vaststellen omdat het normaal oude eenheden zijn met kleine verzekerde waarde die uitvallen, hetzij door sloop of door uitscheiding van bedrijf en dat vervangende eenheden een beduidende groter verzekerde waarde hebben. Moest echter elkeen voor zijn werkelijke technische waarde verzekerd zijn, dan zou de vloot bij Hulp in Nood verzekerd, minstens 1,2 miljard overtreffen.

Hieronder volgt de tabel der gemiddelde verzekerde waarden voor de ganse vloot van Hulp in Nood :

Jaar	vaartuigen	verzekerd kapitaal	Gemidd. Waarde
1960	242	316.810.000	1.309.000
1965	185	386.469.327	2.089.028
1970	178	637.584.140	3.581.933
1975	156	841.904.335	5.396.823
1976	144	832.065.095	5.778.230
1977	135	808.817.220	5.991.239
1978	127	836.715.320	6.588.300

Als de gemiddelde waarde per verzekerde eenheid in 1960 nog maar 1,3 miljoen was, in 1965 iets meer dan 2 miljoen en in 1970 bijna 3,6 miljoen, dan is deze waarde in 1978 opgeklimmen tot bijna 6,6 miljoen. Dit is begrijpelijk als we noteren, dat zelfs een nieuw kustvissersvaartuig nu zeker 8 miljoen frank kost en dat verschillende grote eenheden er zich kwamen aan toevoegen.

Per haven ingedeeld, krijgen we volgende gemiddelde verzekerde waarden :

	aantal	totale waarde	gemiddelde waarde
Oostende	42	291.142.420	6.931.900
Zeebrugge	59	377.947.900	6.405.900
Nieuwpoort	26	167.625.000	6.447.100

Uit deze cijfers volgt dat Oostende nog altijd de grootste gemiddelde verzekerde waarde kent met bijna 7 miljoen en Nieuwpoort en Zeebrugge praktisch gelijk komen met elk iets meer dan 6,4 miljoen. In het geheel mogen we wel spreken van een nivellering, waar vroeger Nieuwpoort heel wat achteraan kwam en Oostende met zijn IJslandvisserij ver bovenaan. Dit is begrijpelijk voor Nieuwpoort, maar niet voor Zeebrugge.

## DE PARTIKULIERE AVERIJEN

Toen we in ons jaarverslag van 1977 de verheugende vaststelling deden, dat de partikuliere averijen sterk terug gelopen waren ten overstaan van het jaar 1976, dat toen meer dan elf miljoen telde en we hieruit de konklusie trokken, dat 1976, door samenvallende en toevallige omstandigheden een slecht jaar was geworden, dan moeten we in 1978 nu deze mening herzien met een cijfer van bijna 13 miljoen aan partikuliere averijen uitbetaald, het grootste cijfer uit het lange bestaan van Hulp in Nood. Tot de jaren 1971 lag dit altijd binnen de perken van de 4 tot 5 miljoen. Vanaf 1972 kregen we een stijle opgang, mede door de galoperende inflatie, een gemiddeld van 8 miljoen, met een uitschieter in 1976 tot 11 miljoen en terug 8,9 miljoen in 1977. Nu we in 1978 de 13 miljoen bijna hebben bereikt, doet dit toch wel enkele bedenkingen oprijzen die ons nopen de evolutie en de statistiek der partikuliere averijen van dichtbij te volgen. Aan de hand van ekspertisen uitgevoerd na zware schaden, zowel door de eigen ekspert, de ekspert van de motorenfabrieken of de A.I.B., moeten we meer en meer vaststellen, dat heel wat motoren niet de nazichten en revisies krijgen zoals hen door de motorenfabriek opgelegd. Men moet na zoveel uren draaien, de lagers vernieuwen. Dit wordt doorgaans niet gedaan met het gevolg dat, vertrekkende van een defekte lager, waarvan de vervanging of de revisie op zichzelf niet zo een hoge kost zou zijn, zware motorschaden ontstaan die men dan natuurlijk op de maatschappij tracht te verhalen. Anderzijds voorziet de polis dat de verzekerde verplicht is zijn vaartuig om de 5 jaar op de helling te plaatsen voor een totale herziening en de maatschappij hiervan dient te verwittigen. Tegenover de immer oplopende zware motorschaden meent uw beheerraad naar een strikter toepassing van de polis te moeten overgaan en, waar duidelijk nalatigheid en veronachtzaamheid blijkt, bepaalde clausules van onze polis te doen gelden met het gevaar voor de zorgeloze reder dat dit tot het afwijzen van een schadegeval zou kunnen leiden. Wijzen we er inderdaad op, dat maatregelen getroffen door de beheerraad, van aard om het aantal en de zware gevolgen van bepaalde schadegevallen te vermijden, ten slotte aan elk

lid ten goede komen omdat, bij het laag houden der schadegevallen, de ristournes voor elke reder des te aantrekkelijker worden. We mogen inderdaad nooit uit het oog verliezen, dat de korrekte, oppassende reder ten slotte het gelag moet helpen betalen voor dezen die onaanvaardbaar zorgeloos optreden. Ten slotte mag de polis Hulp in Nood zeker niet uitgroeien tot een onderhoudspolis waarvan in de eerste plaats de zorgeloze reder zou genieten ten nadele van de zorgzame reder.

Aan de hand van de hierna volgende tabel der uitgekeerde schadebedragen, zal men kunnen vaststellen dat 1978 voor de maatschappij zeker niet gunstig was en niet alleen bedenkingen, maar maatregelen vereist, willen we volgend jaar geen deficitaire balans kennen.

Jaar	Schadebedrag	Verzekerd kapitaal	Aantal eenheden
1963	2.392.577	317.913.000	203
1964	2.971.579	398.310.600	223
1965	3.353.241	386.469.327	185
1966	2.272.961	398.304.620	187
1967	5.040.437	431.126.240	185
1968	4.430.391	478.760.000	178
1969	4.870.264	562.576.000	187
1970	5.561.980	626.845.140	178
1971	3.180.073	625.683.000	179
1972	9.612.168	631.644.060	171
1973	7.204.000	679.094.873	151
1974	8.868.492	763.665.880	165
1975	8.470.508	841.904.335	156
1976	11.038.224	832.065.095	144
1977	8.895.929	808.817.220	135
1978	12.804.983	836.715.320	127

## AANGEGEVEN SCHADEGEVALLEN OVER DE LAATSTE DRIE JAREN

In 1978 werden 242 schadegevallen aangegeven, hetgeen voor slechts 127 vaartuigen, relatief gezien, veel is. Inderdaad werden het voorgaande jaar slechts 229 schadegevallen aangegeven, hetzij 21 minder en dit niettegenstaande we toen nog 8 eenheden meer verzekerden. Het is vooral in Oostende dat het aantal schadegevallen gevoelig verhoogde en wel van 62 het voorgaande jaar tot 89, waarbij wij spijtig de vaststelling dienen te maken dat het aanvaarden van tweedehands vaartuigen, niet altijd gunstig uitvalt en in de toekomst deze eerst aan een grondig onderzoek dienen onderworpen te worden. Hierdoor gaat ook het gemiddeld aantal schadegevallen per varende eenheid te Oostende steil omhoog, namelijk van 1,63 het voorgaande jaar, tot 2,11 in 1978. Hierdoor komt Oostende, in deze ongunstige statistiek, voor de eerste maal boven Zeebrugge te liggen. Ook Nieuwpoort telt aanzienlijk meer gemiddelde schadegevallen per varende eenheid in 1978 dan in het voorgaande jaar. Dit is nu 1,38 tegen 1 het voorgaande jaar. Het omgekeerde zou dienen het geval te zijn, in acht nemend dat Zeebrugge en Nieuwpoort tijhavens zijn en veel meer aan averij blootgesteld zijn dan Oostende vooral gezien de zeer triestige wijze waarop de Zeebrugse vissersvloot dient te meren.

	Aangegeven schaden			Aantal vaar- tuigen			Gemiddeld aantal schaden		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978	1976	1977	1978
Oostende	66	62	89	39	38	42	1,69	1,63	2,11
Zeebrugge	145	138	117	75	69	59	1,93	2 —	1,98
Nieuwpoort	39	29	36	30	28	26	1,13	1 —	1,38
	250	229	242	144	135	127	1,73	1,70	1,91

## GEREGELDE SCHADEGEVALLEN IN 1978

Hieronder volgt de tabel van de in 1978 geregelde schadegevallen. In dit jaar werden er nog 86 hangende schadegevallen geregeld van het voorgaande jaar (jaren) en 186 van 1978. Vermits er 242 schaden aangegeven werden in 1978, zijn er nog 56 die een oplossing krijgen in 1979, ten ware eventuele procedures dit zelfs voor 1979 nog onmogelijk zouden maken.

# GEREGELDE SCHADEGEVALLEN IN 1978

## VOLGENS DE SOORT AVERIJ EN VOLGENS DE THUISHAVEN

	voor 1978				van 1978				Totaal			
	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
Eigen schade	11	28	5	44	41	48	17	106	52	76	22	150
Opslepingen	2	11	2	15	24	28	8	60	26	39	10	75
Schaden aan derden	4	13	2	19	4	5	2	11	8	18	4	30
Schaden door derden	1	6	—	7	—	2	—	2	1	8	—	9
Opsleping van vreemden	—	1	—	1	2	4	1	7	2	5	1	8
Totale verliezen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	18	59	9	86	71	87	28	186	89	146	37	272



Ten titel van inlichting geven we hieronder nog de detail uit de hier bovengaaude statistiek van de afgehandelde „Eigen Schaden" ten getalle van 150.

	afgehandeld	afgewezen	franchise	geklasseerd	totaal
Oostende	39	2	10	1	52
Zeebrugge	61	4	8	3	76
Nieuwpoort	18	3	1	—	22
	<u>118</u>	<u>9</u>	<u>19</u>	<u>4</u>	<u>150</u>

Op een totaal van 150 gevallen van „Eigen Schaden", kon er slechts aan 110 een gevolg gegeven worden. In 9 gevallen werd de schade afgewezen omdat het aangegeven risico niet door de polis gedekt was en in een bepaald geval wegens niet-betaling van de premie. Wat ons echter opvalt, is het groot aantal afwijzingen wegens „franchise", namelijk 19 waarvan 10 voor Oostende, 8 voor Zeebrugge en 1 geval te Nieuwpoort. Voor vaartuigen boven de 100 Brt, is de franchise 10 duizend fr. Er zijn dus heel wat reders die schadegevallen aangegeven hebben, die dit bedrag niet bereiken. Waar het een randgeval betreft, zouden we dit best kunnen begrijpen, maar er zijn ook gevallen waar het manifest duidelijk is, dat de opgelopen schade het franchisebedrag, na aftrek van de vetustiteit, niet kan halen. Voor al deze gevallen vinden we het spijtig dat Hulp in Nood, een expertise-opname van de schade dient te gelasten, en een dossier aan te leggen met al de onvermijdelijke kosten. We kunnen dan ook de reders niet genoeg op het hart drukken, de manifeste kleine schadegevallen, waarvan het duidelijk blijkt, dat de herstellingskosten, mits aftrek van de vetustiteit, onmogelijk het franchisebedrag zullen halen, niet te vorderen.

In andere landen is de franchise ten andere veel hoger en bedraagt voor schepen van 100 Brt en meer, van 25 tot 40 duizend frank.

Sommige concurrerende maatschappijen hebben echter gemeend de brave reder de ogen te kunnen uitstekten met deze franchise zo laag mogelijk te stellen, maar anderzijds de uitbetaling der schaden en het verhogen der premies in evenredigheid van deze schaden te verhogen, wat velen niet begrijpen of schijnen vast te stellen.

A. Tegenover de reder		
1) Kapitaal aandelen	76.596	
2) Voorbehoudingsfonds	10.577.700	10.654.296
C. Tegenover derden		
1) Checks in omloop	313.181	
2) Lopende averijen	5.531.751	
3) Kredieten	538.966	
4) Te innen premies	31.129	6.413.036
		<u>36.575.132</u>
D. Winst 1973		173.467
		<u>36.748.599</u>

# UITBATINGSREKENING

## DEBET

Belastingen	4.430	
Diverse commissies	382.967	
Kommissies H.I.H. Zeebrugge	94.600	
Herverzekeringspremies	8.903.264	
Aflossing Mob. & Getuig	36.679	
Tussenkomst reders	838.351	
Verscheidene schaden	12.804.983	
Algemene onkosten	5.618.245	28.683.519

Winst 1978 : 173.467

28.856.986

## KREDIET

Premies	27.322.730	
W.V. interesten	680.486	
W.V. Verscheidene	368.343	
Interest scheepskrediet	307.714	
Winst gronden	177.713	

28.856.986

# BALANS

## AKTIEF

### A. Besteed

1) onroerend		
— gronden	1.414.985	
— gebouwen	3.006.308	4.421.293
2) Mob. & Getuig	952.212	
Amortisaties	—932.289	19.923
3) Waarborgen		5.000
		4.446.216

### B. Beschikbaar

1) Banken	1.545.655	
2) Postrekening	36.422	
3) Kas	921	1.582.998

### C. Verwezenlijkbaar

1) Diverse leningen	22.648.440	
2) Scheepskredieten	9.441.901	
3) Debiteuren	29.226	
4) Herverzekeringspremies	599.818	
5) Te innen premies		32.719.385
		38.748.599

## PASSIEF

### A. Tegenover haarzelf

1) Provisiefonds	21.096.914	
2) Reserves :		
a) Wettelijke	41.411	
b) Fiskale	369.476	410.887
		21.507.801

### B. Tegenover de leden

1) Kapitaalaandelen	76.595	
2) Voorbehoudingsfonds	10.577.700	10.654.295

### C. Tegenover derden

1) Checks in omloop	313.191	
2) Lopende averijen	5.531.751	
3) Krediteuren	536.965	
4) Te innen premies	31.129	6.413.036
		38.575.132

### D. Winst 1978

173.467

38.748.599

## UITBATINGSREKENING 1978

Onze uitbatingsrekening 1978 sluit met een kleine winst van 173.467 fr. en dit niettegenstaande een meer inkomen aan premies van 1.330.000 fr. De winst op gronden, bracht echter 430.000 fr. minder op dan verleden jaar omdat we praktisch over geen grond meer beschikken. De grootste verliespost in onze uitbatingsrekening is de tussenkomst voor partikuliere averijen met een meer uitgave voor 1978 van bijna 4 miljoen en het uitgroeien van de algemene onkosten met nagenoeg 400.000 fr. In deze optiek gezien, is het voorbrengen van een uitbatingsrekening en een balans met toch een batig saldo van 173.467 fr. nog gunstig. Wel dient Uw beheerraad een bijzondere aandacht te verlenen aan de post „eigen schaden“, die dit jaar bijna de 13 miljoen bereikte. Samen met de herverzekeringspremie ten bedrage van bijna 9 miljoen totaliseren deze beide posten bijna 22 miljoen. Het is onze bedoeling te zorgen dat deze kosten niet uit de hand lopen. Voor volgend jaar wordt hieraan alle aandacht besteed.

## BALANS 1978

Op het actief is het onroerend bezit teruggelopen met iets meer dan 100.000 fr. als gevolg van de verkoop in 1978 van een perceel grond.

De post mobilair en getuig is ten overstaan van 1977 gelijk gebleven, maar gezien de toegepaste delgingen, is het saldo met ruim 36.000 fr. teruggelopen. Op het beschikbaar krijgen wij voor het afgelopen jaar 1.582.998 fr., hetzij meer dan 600 duizend fr. De diverse leningen zijn slechts met een 250 duizend fr. vermeerderd. De nog uitstaande scheepskredieten zijn met 854 duizend fr. verminderd en beliepen op het einde van 1978 nog 9.441.901 fr. Aan andere leningen en hier vernoemen we in het bijzonder SCAP, hadden we einde 1978, 22.648.440 fr. tegoed die deze maatschappij, dank zij haar grote activiteit, sedertdien met drie miljoen fr. ingekort heeft en het nog beter zou kunnen doen, moest zij haar industriële gronden aan de Victorialaan, te gelde kunnen maken.

Op het passief van de balans 1978 valt een verhoging van het provisiefonds te bemerken met meer dan 800 duizend fr. tot 21.096.914 fr.

Het is deze post die samen met het voorbehoudingsfonds ten bedrage van 10.577.700 fr. of bijna 32 miljoen fr. het werkkapitaal vormt van de maatschappij.

Het actief heeft ons aangetoond, dat deze gelden in hun geheel in diverse leningen en scheepskredieten belegd werden.

De post krediteuren is voornamelijk gevormd uit rekeningen van leveranciers en commissielonen die betrekking hebben op 1978 maar slechts in 1979 konden of werden uitbetaald.

## BESLUIT

Als wij een jaarverslag opmaken, dan is het zeker niet om onze leden mededeling te geven van cijfers, tabellen en/of statistieken, maar in de eerste plaats om uit deze cijfers en tabellen de nodige besluiten te trekken. Wat voor ons, en voor een goed beheer van primordiaal belang is, is het feit dat, aan de hand van de gevolgtrekkingen die ons deze cijfers leren, meer aandacht zou gegeven worden aan maatregelen om bepaalde zaken binnen de perken te houden, of minstens zeker niet uit de hand te laten lopen. In dit verband wijzen wij meer speciaal naar het hoge cijfer van de partikuliere averijen. Een goed beheer is verplicht hieraan de nodige aandacht te verlenen en na te gaan welke de oorzaken zijn van deze zware schaden, welke maatregelen hiertegen kunnen genomen worden of hoe wij deze binnen bepaalde perken kunnen houden. Wij hebben dan ook de oorzaken, van in het bijzonder zware motorschaden, nagegaan en zijn tot het besluit gekomen, dat bepaalde reders of rederijen toch wel blijf hebben gegeven van een zekere zorgeloosheid, in het bijzonder wat het onderhoud, het nazicht en de revisie van motoren in het algemeen betreft en van de onderdelen in het bijzonder. Aldus hebben wij kunnen vaststellen, dat zware motorschaden zijn voorgevallen door het niet tijdig vervangen van onderdelen waarvan de levensduur, zonder ooit een nazicht gekregen te hebben, reeds lang overschreden was. Misschien rekenen bepaalde reders er op, dat Hulp in Nood toch de optredende schaden zal betalen of blijven betalen, ook wanneer manifeste zorgeloosheid de oorzaak hiervan is. Ten slotte is een polis van een verzekeringsmaatschappij, geen onderhoudspolis en zal de zorgeloosheid van bepaalde reders ons verplichten sommige schaden af te wijzen. Vergeten we inderdaad niet, dat Hulp in Nood een koöperatieve is en dat alle leden-reders dus eendrachtig samen dienen te werken en alles in het werk moeten stellen om vermijdbare schade te weren. Dit komt aan het geheel van onze leden ten goede. Het laat ons toe bepaalde ristorno's te geven en de verzekeringspremie laag te houden en het verplicht elkeen meer aandacht te verlenen aan het onderhoud van zijn schepen. We weten dat de grote meerderheid van onze leden met deze stellingname akkoord kan en zal gaan en dat zij, als oppassende reders, het slachtoffer niet wensen te worden van de zorgelozen. We verzoeken onze leden dan ook, vooral voor de motor, de vereiste nazichten en vervangingen uit te voeren, hetgeen de polis trouwens voorschrijft. Het is trouwens ook in hun eigen voordeel, want het zal hen een eigen tussen-



komst in de schade uitsparen evenals een gedwongen opligen. Als uw beheerraad dus in die zin maatregelen zou voorstellen en treffen, dan is het, niet alleen in het voordeel van de gemeenschap van de leden, maar ook in het voordeel van de reders die te weinig aandacht aan het onderhoud van hun schepen verlenen.

Zoals ieder jaar houden we er tevens aan de koöperatieve geest onder onze leden te stimuleren en hen op het uitzonderlijk belang en nut hiervan te wijzen. Voor een klein voordeel van voorbijgaande aard mag U zeker het bestaan van uw koöperatieve niet op het spel zetten, zoniet zoudt U binnen enkele jaren zeker als slachtoffer vallen van het winstbejag van de privé-verzekeringsmaatschappijen. De beste propagandisten voor onze maatschappij, zijn zeker in de eerste plaats onze leden zelf en we rekenen dan ook eens te meer op hen om de koöperatieve geest uit te bouwen en verder uit te dragen.

We sluiten dit jaarverslag met onze traditionele dank aan de Maritieme Diensten en de Overheid en in het bijzonder Oostende-Radio, de Waterschoutsambten van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, het Rijksstation voor de Zeevisserij, de Loods- en Reddingsdiensten, en laatst maar niet op zijn minst, de ambtenaren van ons ministerie van Verkeerswezen, die ons steeds met raad en daad ter wille zijn geweest.

Een woord van dank ook aan onze agenten en experts en aan onze beheerders en kommissarissen, zonder onze rechtskundige raadgever, Meester Heymans te vergeten, die steeds op een zeer oordeelkundige wijze onze rechtskundige geschillen heeft behartigd, wat van enorm belang is in een maatschappij, waar scheepvaartkundige aangelegenheden en vooral aanvaringen en salvages een aaneenschakeling van geschillen voor gevolg kunnen hebben.

Volgend jaar viert HULP IN NOOD, zijn veertig jarig bestaan.

Hulp in Nood, is in al die jaren de verzekering geweest, die vooral de kleine vissers-reders van in de aanvang uit het slop van bepaalde verzekermaatschappijen heeft gehaald, waar men mocht betalen maar zelden of nooit betaald werd.

Hulp in Nood heeft bewezen als reders-verzekerings-koöperatieve de meest solide van Europa te zijn geworden.



Het is een feit dat zowel in Engeland, Frankrijk als Nederland, de koöperatieve verzekeringen het hebben moeten afleggen tegen de machtige concerns van banken en hypotheekmaatschappijen.

Ons klein landje waar de vissersvloot veel kleiner is dan deze van de ons omringende landen, wordt inzake verzekeringen als voorbeeld gesteld van ernst en uitstekend beheer.

Uw beheerraad, slechts bestaande uit kleine eigenaars, mag die pluim op haar hoed steken en fier zijn over wat zij voor U al die jaren heeft gepresteerd.

Straks zal opnieuw van het voorbehoudingsfonds aan hen die lid waren en het bedrijf gestaakt hebben of die sedert meer dan 5 jaar verzekerd zijn, de totale som van 1.850.575 fr. uitbetaald worden.

Dat steeds getracht wordt deze burcht te vernietigen of te minimaliseren, heeft dit 40-jarig bestaan bewezen.

Als één der enige overblijvende stichters, breng ik graag hulde aan de koppige standvastigheid van Uw beheerders en aan allen die steeds de maatschappij trouw zijn gebleven.

Volgend jaar hopen we in die gedachte en in die geest samen op waardige wijze Uw veertig jarig bestaan te vieren. Met deze woorden sluiten we dit jaarverslag.

## VERSLAG VAN DE RAAD VAN KOMMISSARISSEN

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen zijn wij, ondergetekenden, commissarissen van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen „HULP IN NOOD”, Hendrik Baelskaai, 27, te Oostende, bijeengekomen om de rekeningen van voornoemde maatschappij na te gaan met het oog op het onderzoek van de op 31 december 1978 afgesloten balans en resultaatrekening, sluitend met een batig saldo van 173.467 fr.

Wij hebben het grootboek, vertegenwoordigd door de steekkaarten met de algemene balans der rekeningen vergeleken en hebben de volledige overeenstemming der cijfers en de juistheid van al de activa- en passiva-posten vastgesteld.

Het inventaris-balansboek hebben wij met de activa- en passiva-posten gecontroleerd en per steekproeven de activawaarden van de maatschappij nagezien. Wij hebben niets af te wijzen van de door de Raad van Beheer voorgelegde balans met de resultaatrekening die wij dan ook aan de algemene vergadering der leden voorstellen goed te keuren.

Oostende, de 22 maart 1979

De commissarissen,

S. Morbee

R. Dutrieue

R. Cattoor

